

# Method for preventing the overturning of an air sprung vehicle on an inclined roadway

**Patent number:** EP1153773  
**Publication date:** 2001-11-14  
**Inventor:** BECHER HANS-OTTO DR (DE)  
**Applicant:** WABCO GMBH & CO OHG (DE)  
**Classification:**  
- international: B60G17/015  
- european: B60G17/052V; B60G17/015B1  
**Application number:** EP20010105075 20010302  
**Priority number(s):** DE20001022834 20000510

## Also published as:

EP1153773 (A3)  
DE10022834 (A)

## Cited documents:

DE19735912  
DE4342732  
EP0960800  
EP0332827  
JP10338016  
more >>

## Abstract of EP1153773

The method involves checking in electronics (10) whether the level regulator (5-10) has been operating in the same direction for a defined period or for a defined number of control actions and checking whether the vehicle speed is below a threshold. If so, the level regulator vents all air spring bellows (1-4) or vents the higher bellows and/or feeds air to the lower bellows.

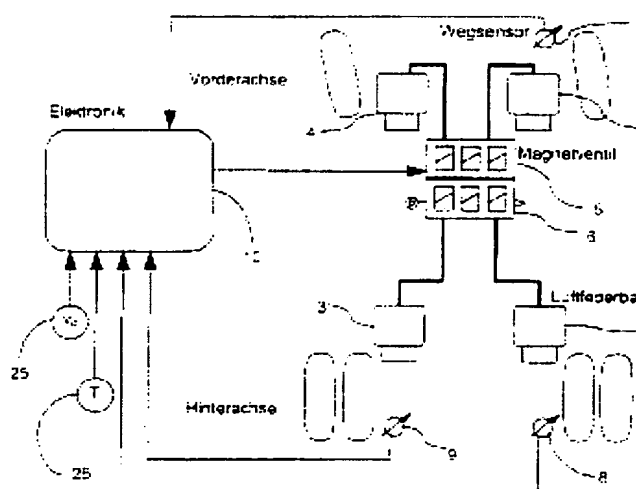
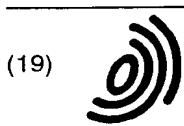


Fig. 1

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 1 153 773 A2

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
14.11.2001 Patentblatt 2001/46

(51) Int Cl.7: B60G 17/015

(21) Anmeldenummer: 01105075.4

(22) Anmeldetag: 02.03.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE TR  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: **Becher, Hans-Otto, Dr.**  
30177 Hannover (DE)

(74) Vertreter: **Schrödter, Manfred**  
**WABCO GmbH & Co. OHG,**  
Postfach 91 12 62  
30432 Hannover (DE)

(30) Priorität: 10.05.2000 DE 10022834

(71) Anmelder: **WABCO GmbH & CO. OHG**  
30432 Hannover (DE)

(54) **Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeugs auf schräger Fahrbahn**

(57) Es wird ein Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeugs mit einer Niveauregulierungseinrichtung (5 bis 10) auf schräger Fahrbahn vorgeschlagen. Hierzu wird zunächst geprüft, ob die Niveauregulierungseinrichtung des Fahrzeugs über eine vorgegebene Anzahl von Regelspielen in derselben Richtung arbeitet. Weiter wird geprüft, ob die Fahrzeuggeschwindigkeit gleich Null ist und die Fahrzeugh Türen geschlossen sind. Falls die o. g. Bedingungen

erfüllt sind, reagiert die Niveauregulierungseinrichtung mit einem Entlüften aller Luftfederbälge (1 bis 4), einem Entlüften nur der höher gelegenen Bälge, oder einem Belüften nur der tiefer gelegenen Bälge.

Durch das Verfahren kann ein besonderer Sensor zum Erkennen der Schräglage eingespart werden. Das Verfahren ist anwendbar bei luftgefederten Nutzfahrzeugen, insbesondere Bussen, mit einer Anlage zur Niveauregulierung.

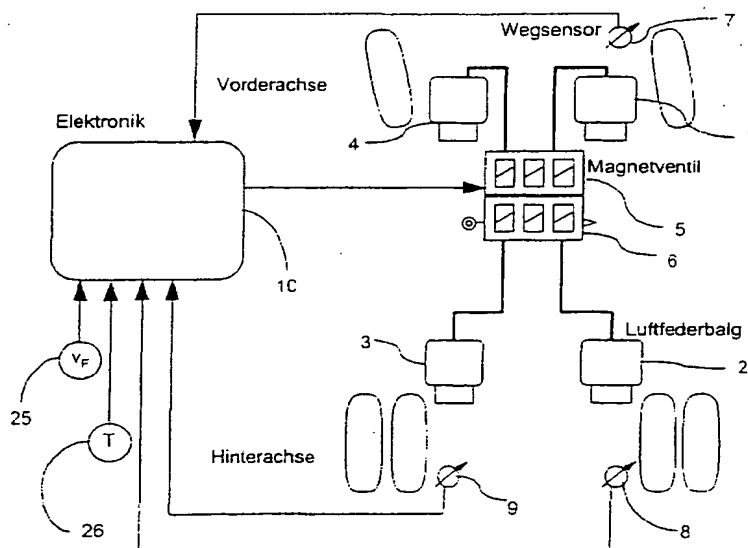


Fig. 1

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeugs gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Bei luftgefederten Fahrzeugen, insbesondere Nutzfahrzeugen, sind zwischen den Achsen und dem Fahrzeugaufbau bzw. der Karosserie Luftfederbälge angeordnet, die von einer im Fahrzeug enthaltenen Druckluft-Erzeugungsanlage aufgepumpt werden können. Durch geeignete Ventile kann ebenfalls Druckluft abgelassen oder gehalten werden und so eine konstante Höhe der Federbälge eingestellt werden.

[0003] Bekannt sind weiter elektronisch gesteuerte Niveauregulierungen für luftgefederte Fahrzeuge. Diese sind einsetzbar in Lkw mit luftgefederten Hinter- oder Vorderachsen, in luftgefederten Bussen und in luftgefederten Anhängerfahrzeugen. Ein Fahrzeug mit einer derartigen elektronischen Niveauregulierung gemäß der Gattung des Patentanspruchs 1 ist beispielsweise bekannt aus dem WABCO-Prospekt "ECAS-Elektronische Niveauregulierung für luftgefederte Nutzkraftwagen" vom Februar 1996. Die grundsätzlichen Aufgaben derartiger Niveauregulierungen sind die Einstellung eines straßenparallelen Fahrzeugaufbaus bei vorgegebenem Niveau auch bei ungleichmäßiger Beladung, eine konstante Niveaulage bei Laderampenbetrieb ohne manuelle Nachregelung, und eine Traktionssteuerung durch optimale Ausnutzung zulässiger Achslasten.

[0004] Bei Nutzfahrzeugen, insbesondere Bussen, ist die Gefahr des seitlichen Umkippens auf schräger Fahrbahn unterschiedlich ausgeprägt. So haben z. B. Niederflurbusse, die überwiegend im Stadtverkehr eingesetzt werden, wegen der tiefen Schwerpunktlage eine geringere Neigung zum Umkippen als Überlandbusse mit höherer Schwerpunktlage. Die größte Gefahr besteht bei Bussen mit besonders hohem Schwerpunkt, beispielsweise bei Doppeldeckerbussen. Hier wäre insbesondere auch der Fall zu berücksichtigen, daß nur das obere Deck besetzt ist. Dies kann in besonderen Fällen, beispielsweise Ausflugs- und Besichtigungsfahrten wegen der besseren Sicht vom oberen Deck durchaus der Fall sein.

[0005] Eine weitere Gefahr des Umkippens von Bussen besteht während der Durchführung eines sogenannten Tilt-Testes. Ein solcher Test ist in einigen Ländern, beispielsweise in England, gesetzlich vorgeschrieben. Während eines derartigen Testes wird das zu testende Fahrzeug auf eine Rampe gestellt, die langsam seitlich in eine Schräglage von maximal 35° geneigt wird. Der Tilt-Test ist bestanden, wenn das Fahrzeug in dieser Stellung nicht umkippt. Damit das Fahrzeug nicht beschädigt wird, falls es den Test nicht besteht, ist es mit Gurten gegen vollständiges Umkippen gesichert.

[0006] Eine andere Art der Umkipppgefahr besteht, wenn das Fahrzeug auf einem Schiff, beispielsweise ei-

ner Fähre steht und diese infolge eines Defekts in eine übermäßige Schräglage (Schlagseite) gerät.

[0007] Eine weitere Möglichkeit einer unzulässigen Schräglage eines Busses besteht dann, wenn sich sämtliche Fahrgäste auf eine Seite begeben, beispielsweise um eine dort liegende Sehenswürdigkeit zu beobachten.

[0008] Zur Erfassung derartiger unzulässiger Neigungen verwenden einige Hersteller spezielle Tilt-Sensoren, welche in der Lage sind, den absoluten Wankwinkel des Fahrzeugs, d. h. den Winkel der Fahrzeug-Karosserie gegen die Waagerechte zu erfassen. Sobald dieser Wankwinkel einen festgelegten Schwellwert überschritten hat, werden dann Gegenmaßnahmen, die das Fahrzeug stabilisieren sollen, eingeleitet. Eine solche Gegenmaßnahme kann z. B. im Entlüften aller Luftfederbälge bestehen, wodurch das Chassis auf die in den Luftfedern enthaltenen Puffer abgesenkt wird. Ein derartiger zusätzlicher Tilt-Sensor ist jedoch technisch aufwendig und bedeutet gesteigerte Kosten.

[0009] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeugs auf schräger Fahrbahn anzugeben, welches ohne den oben erwähnten Tilt-Sensor auskommt.

[0010] Diese Aufgabe wird durch die im Patentanspruch 1 enthaltene Erfindung gelöst. Die Unteransprüche enthalten zweckmäßige Ausgestaltungen.

[0011] Die Erfindung wird im folgenden anhand einer Zeichnung näher erläutert. Dabei zeigt

Fig. 1 ein schematisches Blockschaltbild eines luftgefederten Fahrzeuges mit einer Niveauregulierung

Fig. 2 ein Flußdiagramm zur Erläuterung des erfindungsgemäßen Regelverfahrens.

Fig. 3 ein Fahrzeug (Bus) während eines Tilt-Testes

Fig. 4 ein Diagramm der Winkel  $\alpha$  und  $\beta$  aus Fig. 2 über der Zeit  $t$

[0012] In der Fig. 1 ist schematisch die Pneumatik und Elektronik eines zweiachsigen Fahrzeugs mit einer üblichen Niveauregulierungseinrichtung dargestellt, dessen Aufbau (Chassis) sich auf vier Luftfederbälgen (1, 2, 3, 4) abstützt. Die Abstände zwischen den Fahrzeugachsen und dem Aufbau sind hier mittels dreier Wegsensoren (7, 8, 9) erfassbar. Für die Vorderachse ist nur ein gemeinsamer Wegsensor (7) vorgesehen. Die von den Wegsensoren gemessenen Abstände bzw. Federwege sind einer Elektronik (10) zugeführt.

[0013] Sollten die erfaßten Abstände von einem eingespeicherten Normalwert abweichen, so veranlaßt die Elektronik (10) über Magnetventile (5, 6) ein Belüften bzw. Entlüften der Luftfederbälge (1 - 4) solange, bis der Normabstand wiederhergestellt ist. Dabei sind die Luft-

federbälge (1, 4) der Vorderachse über ein gemeinsames Magnetventil (5) nur gemeinsam zu be- oder entlüften, während die Luftfederbälge (2, 3) der Hinterachse über das Magnetventil (6) seitenweise getrennt zu be- oder entlüften sind.

**[0014]** Zur Erfassung der Fahrzeuggeschwindigkeit  $V_F$  ist weiter ein Sensor (25) vorgesehen. Ein weiterer Sensor (26) dient zur Erfassung des Türzustandes (T) (offen oder geschlossen), insbesondere bei Bussen. Die beiden Meßwerte werden ebenfalls der Elektronik (10) zugeleitet. Es ist auch möglich, daß Fahrzeuggeschwindigkeit und Türzustände von anderen im Fahrzeug befindlichen Elektroniken, wie Antiblockiersystem und Türsteuerung, bereits erfaßt werden und der Elektronik (10) über eine Bus-Verbindung mitgeteilt werden.

**[0015]** Durch die in Fig. 1 dargestellte Niveauregulierungsanlage kann sowohl eine Lageabweichung um die Querachse als auch um die Längsachse des Fahrzeugs ausreguliert werden. Dabei wird beispielsweise ein abgesenktes Heck infolge einer starken Beladung des Fahrzeugs durch gleichmäßiges Belüften der Federbälge (2, 3) der Hinterachse wieder ausgeglichen. Eine Neigung um die Längsachse, beispielsweise infolge einer ungleichmäßigen Ladung, die sich hauptsächlich auf der rechten Seite befindet, wird durch einseitige Erhöhung des Druckes im rechten hinteren Luftfederbalg (2) ausgeglichen.

**[0016]** Es sind auch andersartige Niveauregulierungs-Anlagen, bei denen beispielsweise auch die Luftfederbälge der Vorderachse einzeln reguliert werden können, bekannt.

**[0017]** Die Fig. 2 zeigt zur Erläuterung des erfindungsgemäßen Regelverfahrens ein schematisches Flußdiagramm, nach welchem die Elektronik (10) aus der Fig. 1 zusätzlich zur normalen Niveauregulierungsfunktion programmiert ist. Nach einem Startschritt (11) wird in einem Verzweigungsblock (12) zunächst geprüft, ob die Zahl der Regelspiele in einer Richtung der Niveauregulierung größer ist als eine festgelegte Zahl (a). Hierzu ist anzumerken, daß übliche Niveauregulierungen erkannte Schräglagen eines Fahrzeugs nicht kontinuierlich, sondern in Schritten ausregeln. Falls sich beispielsweise ein Fahrzeug langsam ständig zur Seite neigt, wird dies von der Elektronik (10) nicht kontinuierlich ausgeregelt, sondern es erfolgt zunächst eine erste Ausregelung, anschließend wird dieser Druck der Luftfederbälge gehalten, bis die Schräglage sich wiederum soweit vergrößert hat, daß ein zweiter Regelschritt fällig ist. Dieses Verhalten ist deshalb gewählt worden, um durch die so enthaltene Hysterese Druckluft einzusparen und die zur Regelung verwendeten Magnetventile zu schonen. Die Anzahl derartiger Regelspiele in einer Richtung wird von der Elektronik (10) also gezählt und mit einer Zahl (a) verglichen.

**[0018]** In der Praxis beträgt die Zahl (a) der Regelspiele in gleicher Richtung, nach deren Erreichen auf eine Notsituation oder auf das Vorliegen eines Tilt-Testes geschlossen wird, etwa 3.

**[0019]** Alternativ können auch die Ausregelzeiten der einzelnen Ausregelungs-Schritte in einer Richtung addiert werden und geprüft werden, ob insgesamt eine vorgegebene Zeitspanne (t) überschritten wird.

**[0020]** In einem nachfolgenden Verzweigungsblock (13) wird sodann geprüft, ob die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_F$  kleiner ist als ein Grenzwert b. Diese Bedingung wurde deshalb eingefügt, weil die Aktivierung der erfindungsgemäßen Stabilisierungs-Reaktion nur erwünscht ist, wenn das Fahrzeug steht oder sich nur sehr langsam bewegt. Eine Aktivierung bei normaler Fahrt ist dagegen nicht erwünscht, da sich dann, wenn die Straße wieder eben wird, eine plötzliche Schiefelage des Fahrzeugs ergeben könnte.

**[0021]** Wahlweise wird in einem weiteren Verzweigungsblock (14) geprüft, ob die Türen des Fahrzeugs (Busses) geschlossen sind. Falls das nicht der Fall sein sollte, ist ebenfalls keine Stabilisierungs-Reaktion erwünscht, da sich ein Bus bei einem Einsteigevorgang von vielen Fahrgästen normalerweise zur Seite neigt. Dies wird noch verstärkt bei Bussen mit sogenannter Kneeling-Funktion, um das Einsteigen durch die abgesenkte Stufe zu erleichtern. Da der Bus nach dem Einsteigen der Fahrgäste mit normalem Niveau anfahren soll, wird also dann die Stabilisierungs-Reaktion ausgeschlossen.

**[0022]** Falls die obengenannten Abfragen mit "Nein" beantwortet werden, geht das Programm zum Block (20) "Ende".

**[0023]** Falls die obengenannten Abfragen (12, 13) und wahlweise (14) jedoch mit "Ja" beantwortet werden, wird in einem Block (15) eine Stabilisierungs-Reaktion durch die Elektronik (10) der Niveau-Regulierungseinrichtung eingeleitet. Diese besteht erfindungsgemäß darin, daß

entweder alle Luftfederbälge (1 bis 4) entlüftet werden und damit die Karosserie auf die in den Luftfederbälgen enthaltenen Gummipuffer abgesetzt wird,

oder es erfolgt ein seitenweises Entlüften nur der höher gelegenen Luftfederbälge (vergl. Fig. 3),

oder es erfolgt ein seitenweises Belüften nur der tiefer gelegenen Luftfederbälge,

oder es werden gleichzeitig oder alternierend die höher gelegenen Luftfederbälge entlüftet und die tiefer gelegenen Luftfederbälge belüftet.

**[0024]** Im Anschluß an die Stabilisierungs-Reaktion (15) wird in einem Verzweigungsblock (17) geprüft, ob der Zustand "schräge Fahrbahn" inzwischen beendet wird. Sollte dies der Fall sein, wird in einem Block (19) auf die normale Niveauregulierungsfunktion zurückgeschaltet.

**[0025]** Anschließend wird das Programm mit einem

Block (20) beendet.

[0026] Die Beendigung des Zustands "schräge Fahrbahn" wird dadurch erkannt, daß die Einrichtung (5 bis 10) zur Niveauregulierung über eine vorgegebene Zeitspanne (t) oder über eine vorgegebene Zahl (a) von Regelspielen in umgekehrter Richtung arbeitet. Dabei können die Werte von (a) und (t) gleich oder auch verschiedenen von den oben angeführten Werten sein.

[0027] Sollte dies nicht der Fall sein, wird in einem weiteren Verzweigungsblock (18) geprüft, ob ein Signal "Fahrniveau aktiviert" in der Elektronik (10) ansteht. Dieses wird intern dann erzeugt, wenn der Fahrer eine dafür vorgesehene Taste betätigt oder die Fahrgeschwindigkeit einen bestimmten Wert überschreitet.

[0028] Sollte das obgengenannte Signal nicht anstehen, wird in einer Schleife wieder der Block (17) angesteuert. Anderenfalls wird in dem Block (19) auf Normalfunktion zurückgeschaltet, und das Programm mit dem Block (20) beendet.

[0029] In der Fig. 3 ist ein Fahrzeug während des bereits oben erwähnten Tilt-Testes schematisch dargestellt.

[0030] Gezeichnet ist die Frontansicht des Fahrzeugs (Bus), das auf einer schrägen Ebene (Prüfstand) steht, deren Neigungswinkel  $\alpha$  während des Tests gegenüber der Waagerechten von Null bis zu einem Endwert kontinuierlich erhöht wird. Das Fahrzeug ist mit der Niveauregulierungseinrichtung aus der Fig. 1 ausgerüstet. Der Tilt-Test ist bestanden, wenn das Fahrzeug bis zum Schluß, wobei der Winkel  $\alpha$  etwa 35° beträgt, nicht umkippt. Der Winkel  $\beta$  beschreibt dabei die Lage der Fahrzeugkarosserie gegenüber der Waagerechten.

[0031] In der Fig. 4 sind die Werte der Winkel  $\alpha$ ,  $\beta$  über der Zeit t während des Tilt-Testes aufgetragen. Am Anfang des Testes sind beide Winkel Null. Im Verlauf des Testes erhöht sich der Winkel  $\alpha$ , d. h. die Schräglage der Fahrbahn bzw. des Prüfstandes, gleichmäßig bis auf etwa 35° (Linie 21).

[0032] Bei einem Fahrzeug, das mit einer Niveauregulierung ohne das erfindungsgemäße Verfahren ausgerüstet ist, erhöht sich dabei der Winkel  $\beta$ , also die Neigung der Karosserie gegenüber der Waagerechten bis auf Werte, die möglicherweise zum Umkippen des Fahrzeugs führen können (Linie 23). Der Winkel  $\beta$  wird dabei größer als der Winkel  $\alpha$ , auch bedingt durch die Reifeneindrückung.

[0033] Bei einem Fahrzeug, das mit dem erfindungsgemäßen Verfahren ausgerüstet ist (Linie 22), erhöht sich zunächst der Winkel  $\beta$  in gleicher Weise wie bei dem oben beschriebenen Fahrzeug ohne das erfindungsgemäße Verfahren (Linie 23). Dies gilt jedoch nur bis zum Zeitpunkt t1, in welchem nach Vorliegen der Bedingungen (12, 13, 14) die Stabilisierungs-Reaktion (15) einsetzt. Hierdurch wird das Fahrzeug in entgegengesetzter Richtung geneigt, wodurch sich der in der Fig. 3 dargestellte Zustand einstellt, bei welchem die Fahrzeugneigung geringer ist als die Neigung des Untergrundes, d. h.  $\beta$  ist kleiner als  $\alpha$ . Hierdurch wird ein Um-

kippen des Fahrzeuges mit Sicherheit verhindert.

[0034] Das erfindungsgemäße Verfahren hat den großen Vorteil, daß ein besonderer Tilt-Sensor zum Erkennen der Schräglage nicht erforderlich ist, wodurch die Niveauregulierung gemäß Fig. 1 kostengünstiger als bekannt ausfällt.

## Patentansprüche

1. Verfahren zum Verhindern des Umkippen eines luftgefederten Fahrzeugs mit Luftfederbälgen (1 bis 4) auf schräger Fahrbahn mit folgenden Merkmalen:

a) das Fahrzeug ist mit einer Einrichtung (5 bis 10) zur Niveauregulierung ausgerüstet, die aus Magnetventilen (5, 6), Wegsensoren (7, 8, 9) und einer Elektronik (10) besteht,  
gekennzeichnet durch folgende Merkmale:

b) es wird von der Elektronik (10) geprüft, ob die Einrichtung (5 bis 10) zur Niveauregulierung über eine vorgegebene Zeitspanne (t) oder über eine vorgegebene Zahl (a) von Regelspielen in derselben Richtung arbeitet,

c) es wird weiter geprüft, ob die Fahrzeuggeschwindigkeit ( $V_F$ ) einen Grenzwert (b) unterschreitet,

d) falls die o. g. Bedingungen erfüllt sind, reagiert die Einrichtung (5 bis 10) zur Niveauregulierung mit dem Entlüften aller Luftfederbälge (1 bis 4),

oder mit dem seitenweisen Entlüften nur der höher gelegenen Luftfederbälge,

oder mit dem seitenweisen Belüften nur der tiefer gelegenen Luftfederbälge,

oder mit dem seitenweisen Entlüften der höher gelegenen Luftfederbälge und gleichzeitig oder alternierend mit dem seitenweisen Belüften nur der tiefer gelegenen Luftfederbälge.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß vor der Reaktion der Einrichtung (5 bis 10) zur Niveauregulierung zusätzlich geprüft wird, ob die Fahrzeurtüren (T) geschlossen sind.

3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Elektronik (10) eine Beendigung des Zustands "schräge Fahrbahn" dann erkennt, wenn die Einrichtung (5 bis 10) zur Niveauregulierung über eine vorgegebene Zeitspanne (t) oder

über eine vorgegebene Zahl (a) von Regelspielen  
in umgekehrter Richtung arbeitet.

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß nach dem Erkennen einer Beendi- 5  
gung des Zustandes "schräge Fahrbahn" die nor-  
male-Niveauregulierungs-Funktion zum Ausregeln  
des Fahrniveaus wiederhergestellt wird.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

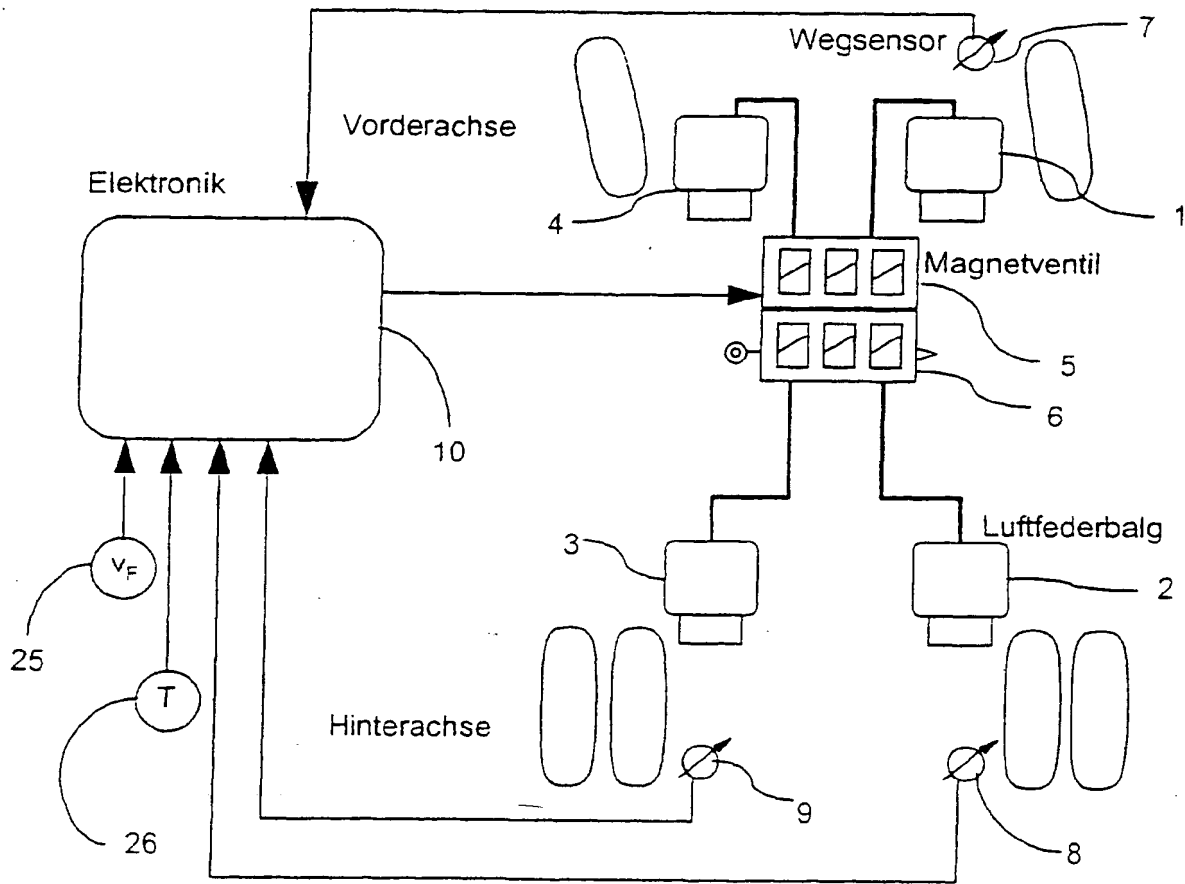


Fig. 1



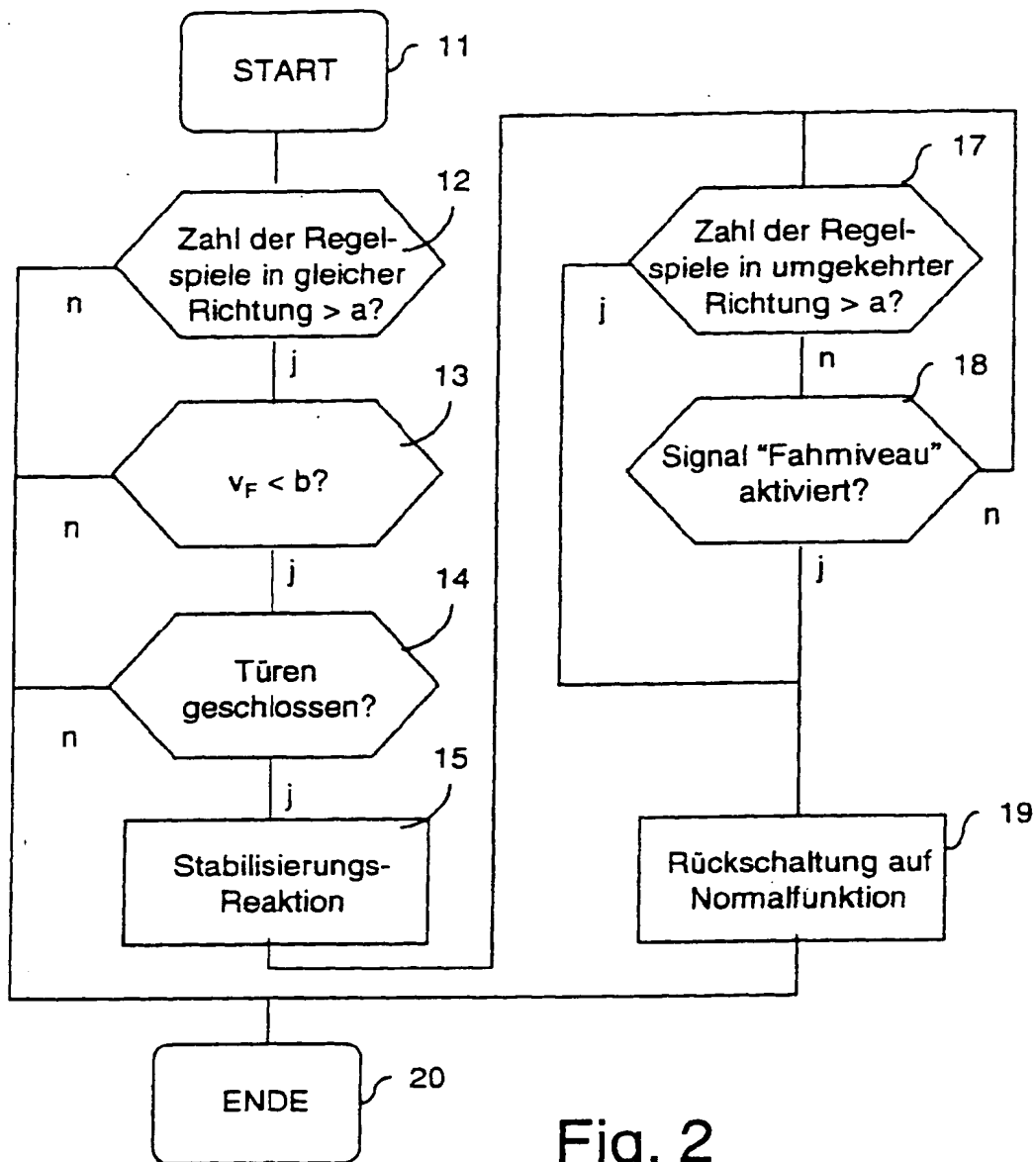


Fig. 2

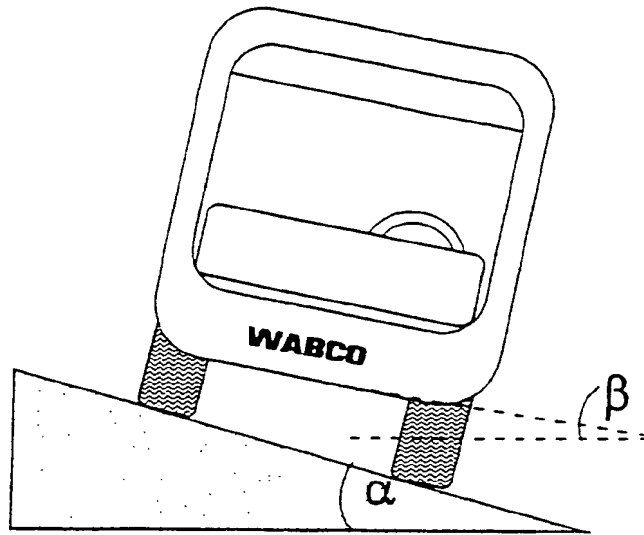


Fig. 3

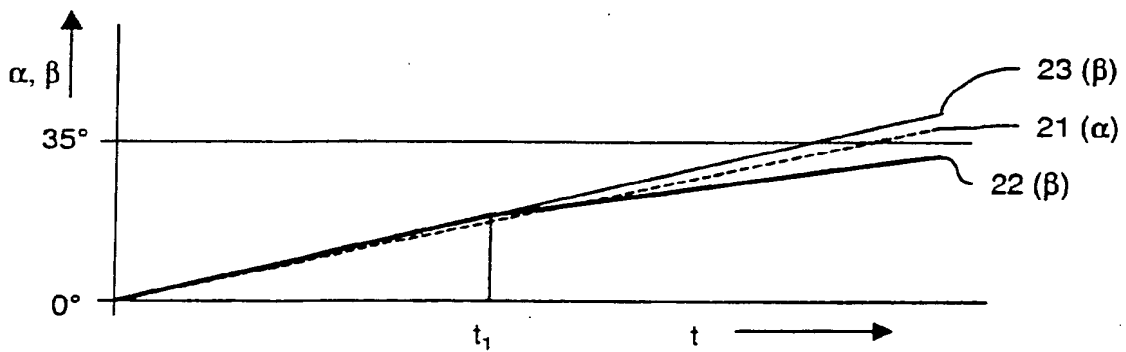
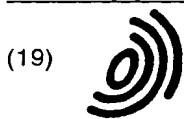


Fig. 4



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 153 773 A3**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:  
14.01.2004 Patentblatt 2004/03

(51) Int Cl.7: **B60G 17/015**

(43) Veröffentlichungstag A2:  
14.11.2001 Patentblatt 2001/46

(21) Anmeldenummer: 01105075.4

(22) Anmeldetag: 02.03.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder: **Becher, Hans-Otto, Dr.**  
30177 Hannover (DE)

(74) Vertreter: **Schrödter, Manfred**  
**WABCO GmbH & Co. OHG,**  
Postfach 91 12 62  
30432 Hannover (DE)

(30) Priorität: 10 05.2000 DE 10022834

(71) Anmelder: **WABCO GmbH & CO. OHG**  
30432 Hannover (DE)

(54) **Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeugs auf schräger Fahrbahn**

(57) Es wird ein Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeugs mit einer Niveauregulierungseinrichtung (5 bis 10) auf schräger Fahrbahn vorgeschlagen. Hierzu wird zunächst geprüft, ob die Niveauregulierungseinrichtung des Fahrzeugs über eine vorgegebene Anzahl von Regelspielen in derselben Richtung arbeitet. Weiter wird geprüft, ob die Fahrzeuggeschwindigkeit gleich Null ist und die Fahrzeugh Türen geschlossen sind. Falls die o. g. Bedingun-

gen erfüllt sind, reagiert die Niveauregulierungseinrichtung mit einem Entlüften aller Luftfederbälge (1 bis 4), einem Entlüften nur der höher gelegenen Bälge, oder einem Belüften nur der tiefer gelegenen Bälge.

Durch das Verfahren kann ein besonderer Sensor zum Erkennen der Schräglage eingespart werden. Das Verfahren ist anwendbar bei luftgefederten Nutzfahrzeugen, insbesondere Bussen, mit einer Anlage zur Niveauregulierung.

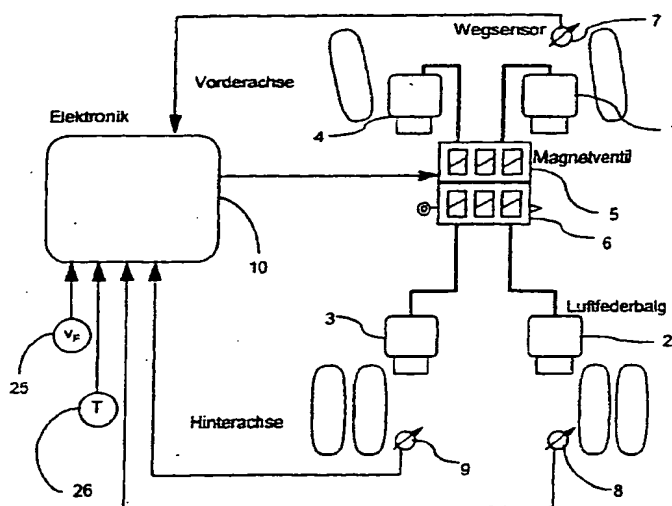


Fig. 1



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 01 10 5075

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
A	DE 197 35 912 A (VOLKSWAGENWERK AG) 5. März 1998 (1998-03-05) * Zusammenfassung *	1	B60G17/015
A	DE 43 42 732 A (ANTON ELLINGHAUS MASCHINENFABR) 22. Juni 1995 (1995-06-22) * Zusammenfassung; Ansprüche 1,7 *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 03, 31. März 1999 (1999-03-31) & JP 10 338016 A (UESUGI TAKASHI), 22. Dezember 1998 (1998-12-22) * Zusammenfassung *	1	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 009, no. 294 (M-431), 20. November 1985 (1985-11-20) & JP 60 131308 A (NIPPON DENSO KK), 13. Juli 1985 (1985-07-13) * Zusammenfassung *	1	
A	EP 0 960 800 A (AEBLI JOHANN PETER LANDMASCHIN) 1. Dezember 1999 (1999-12-01) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
A	EP 0 332 827 A (BOSCH GMBH ROBERT) 20. September 1989 (1989-09-20) * Abbildung 1 * * Spalte 1, Zeile 38 - Spalte 2, Zeile 41 *	1	B60G
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 012, no. 142 (M-692), 30. April 1988 (1988-04-30) & JP 62 265010 A (MITSUBISHI MOTORS CORP), 17. November 1987 (1987-11-17) * Zusammenfassung *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 19. November 2003	Prüfer Schultze, Y
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 (03.02.92) (P/N/C03)

# ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.

EP 01 10 5075

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patendokumente angegeben.  
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Daten des Europäischen Patentamts am 19-11-2003.  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

19-11-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patendokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19735912	A	05-03-1998	DE 19735912 A1	05-03-1998
DE 4342732	A	22-06-1995	DE 4342732 A1	22-06-1995
JP 10338016	A	22-12-1998	KEINE	
JP 60131308	A	13-07-1985	KEINE	
EP 0960800	A	01-12-1999	EP 0960799 A1 EP 0960800 A2	01-12-1999 01-12-1999
EP 0332827	A	20-09-1989	DE 3808395 A1 DE 58902636 D1 EP 0332827 A2	21-09-1989 17-12-1992 20-09-1989
JP 62265010	A	17-11-1987	JP 2041619 C JP 7077845 B	09-04-1996 23-08-1995

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

Walter Ottesen  
Patent Attorney  
P.O. Box 4026  
Gaithersburg, MD 20885-4026

Telephone: 301-869-8950

Telefax: 301-869-8929

Attorney Docket No. 203-031

Application Serial No. 10/821,978

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**